UNIVERSITÉ DE RENNES - FACULTÉ DE DROIT

DES CONFLITS DE PRÉSOMPTIONS DE FAUTE

A L'OCCASION DE LA

CIRCULATION DES VÉHICULES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 7 Juillet 1928, *à 15 heures*

PAR

Paul LUCO

Avocat stagiaire à la Cour d'Appel.

MEMBRES DU JURY

M. A. TRASBOT, *professeur, président.*
M. LENOAN, *professeur.*
M. LE BALLE, *agrégé.*

IMPRIMERIE FRANCIS SIMON, RENNES

— 1928 —

THÈSE POUR LE DOCTORAT

La Faculté n'entend donner aucune approbation ni improbation aux opinions émises dans les thèses; ces opinions doivent être considérées comme propres à leurs auteurs.

UNIVERSITÉ DE RENNES - FACULTÉ DE DROIT

DES CONFLITS DE PRÉSOMPTIONS DE FAUTE

A L'OCCASION DE LA

CIRCULATION DES VÉHICULES

THÈSE POUR LE DOCTORAT

Présentée et soutenue le Samedi 7 Juillet 1928, à 15 heures

PAR

Paul LUCO

Avocat stagiaire à la Cour d'Appel.

MEMBRES DU JURY

M. A. TRASBOT, *professeur*, *président*.
M. LENOAN, *professeur*.
M. LE BALLE, *agrégé*.

IMPRIMERIE FRANCIS SIMON, RENNES

— 1928 —

R. UNIV.
BIBLIOTHEEK
LEIDEN

A MES PARENTS

Témoignage d'affection.

AMONSIEUR ANDRÉ TRASBOT

PROFESSEUR A LA FACULTÉ DE DROIT DE RENNES

Témoignage de gratitude.

DES

CONFLITS DE PRÉSOMPTIONS DE FAUTE

A L'OCCASION DE LA

CIRCULATION DES VÉHICULES

INTRODUCTION

Avec impatience, tous les tribunaux attendaient l'arrêt que la Chambre Civile de la Cour de Cassation a rendu le 21 février 1927 [1] en matière d'accidents d'automobiles. Celui-ci, confirmé depuis par plusieurs décisions récentes [2] vient supprimer les doutes qui pouvaient encore subsister sur l'opinion de la Cour Suprême. Après avoir jeté un certain désarroi parmi les tribunaux par son arrêt du 29 juillet 1924 [3] qui supprimait la distinction du fait de l'homme et du fait de la chose dans les accidents d'automobiles, et qui lui substituait dans tous les cas l'application de l'art. 1384 § 1 *in fine* du Code Civil, la Cour Suprême explique en deux lignes le fondement juridique de sa nouvelle interprétation : à l'obscurité de l'arrêt de

(1) Cass. civ. 21 fév. 1927. D. P. 1927. 1. 97 et note de M. Ripert.

(2) Cass. civ. 26 oct. 1927. *Gaz. Trib.* 15 nov. 1927, *Gaz. Pal.* 1927. 2. 802 et D. H. 1927, p. 557; — Cass. civ. 29 fév. 1928, D. H. 1928, p. 223 et *Gaz. Pal.* 8-9 avril 1928; — Cass. civ. 14 mai 1928, *Gaz. Pal.* 16 juin 1928.

(3) Cass. civ. 29 juillet 1924. D. P. 1925. 1. 6 et note de M. Ripert.

1924, fait place la clarté de celui du 21 février 1927 : « Il suffit, dit celui-ci, qu'il s'agisse d'une chose soumise à la nécessité d'une garde en raison des dangers qu'elle peut faire courir à autrui. » C'est donc à raison des dangers que présente pour les tiers la circulation des automobiles que la Cour de Cassation fait peser sur le gardien la présomption de faute de l'art. 1384 § 1 *in fine* du C. Civ. aux termes duquel « on est responsable non seulement du dommage que l'on cause par son propre fait, mais encore de celui qui est causé par le fait..... des choses que l'on a sous sa garde ».

L'art. 1384 du C. Civ. crée un devoir particulier de surveillance sur la chose ; le gardien doit prendre toutes les précautions nécessaires pour qu'elle ne nuise point aux tiers. Si un accident se produit, la loi présume qu'il est dû à un défaut de vigilance du gardien, car, il aurait dû prévoir le danger que sa chose présentait à l'égard de tel ou tel tiers. Il doit donc supporter les conséquences de l'accident, à moins toutefois qu'il ne puisse démontrer que celui-ci est dû à une autre cause que son manque de surveillance ; la preuve de son absence de faute lui est donc interdite ; pour s'exonérer, il lui faut apporter la preuve d'une « cause étrangère » très précise : faute de la victime, faute d'un tiers, cas fortuit et de force majeure. Si cette preuve est impossible, du moment qu'il est établi qu'il avait la garde de la chose, il est responsable des dommages qu'elle a occasionnés.

Telle est la justification technique que la Cour de Cassation a apportée de sa nouvelle jurisprudence ; les termes en sont très nets. Aussi a-t-elle réussi à dissiper l'inquiétude de nombreux tribunaux sur ses intentions. Elle n'a toutefois pas enrayé la résistance de quelques

Cours d'Appel qui persistent à faire de l'art. 1382 le droit commun en matière d'accidents d'automobiles [1].

Quoi qu'il en soit la Cour de Cassation a modifié sa manière de voir. Elle y a été amenée par les résultats peu satisfaisants auxquels conduisait l'application de l'art. 1382 du C. Civ. dans les rapports entre les auteurs d'accidents et les piétons, leurs victimes.

Dans l'obligation de faire la preuve de la faute de l'automobiliste pour obtenir la réparation du préjudice qui lui avait été causé, la victime de l'accident se trouvait dans la plus pénible des situations. La fréquence et la gravité des accidents, la difficulté de la preuve par suite de l'absence ou de la défaillance des témoins augmentaient les circonstances dans lesquelles les intérêts de la victime étaient lésés. Cette situation était d'autant plus choquante que la réciproque n'était pas vraie ; l'automobile, ne pouvant pas subir de dégâts matériels dans son heurt avec un piéton, son propriétaire, au lieu d'être obligé de poursuivre sa victime, n'aurait qu'à se tenir sur la défensive pour échapper à toute réparation. Il y avait là la violation d'une règle morale, par la rupture de l'égalité entre les différentes parties en cause, car il est impossible d'admettre que les intérêts d'une certaine catégorie d'individus — en l'occurrence les piétons — soient sacrifiés par suite d'une difficulté de preuve.

A défaut de l'intervention du législateur, la Cour de Cassation a pris l'initiative de faire cesser un état de choses qui s'aggravait tous les jours ; en partant d'une

(1) Signalons que les Cours d'Appel de Lyon, de Rennes et de Colmar n'ont pas encore voulu suivre la Cour Suprême dans sa nouvelle jurisprudence. Il est possible qu'un arrêt des Chambres réunies vienne bientôt anéantir cette résistance. V. Lyon, 7 juillet 1927. *Gaz. Pal.* 1927. 2. 398 et Colmar, *Gaz. Pal.* 10 février 1928 et les notes.

idée morale, l'indemnisation plus facile des victimes de fautes fréquentes, mais souvent non prouvées d'automobilistes, auteurs d'accidents, elle a échafaudé une construction juridique qui paraît devoir donner toute satisfaction.

C'est là un fait que nous ne saurions ni justifier, ni critiquer, mais que nous sommes obligés de constater.

Cette jurisprudence pose alors une question délicate. Que doit-on décider au cas où deux automobiles se rencontrent? L'automobile étant une chose dangereuse dont le gardien est soumis, au cas d'accident, à la présomption de faute de l'art. 1384, on doit répondre, qu'au cas de collision, les gardiens des deux voitures sont également présumés en faute ; d'où conflit de présomptions. Mais si par contre, on se réfère à l'idée morale qui a inspiré la nouvelle interprétation de la Cour Suprême, on est obligé de reconnaître qu'elle n'a aucune raison d'être dans les collisions entre véhicules. Et, en effet, tandis que dans le heurt d'une automobile et d'un piéton, seul ce dernier peut subir des dommages, si l'on peut dire, matériels, dans une rencontre entre deux automobiles, ordinairement les dégâts occasionnés par le choc seront réciproques. Aucun des propriétaires ne sera par rapport à l'autre dans une situation inférieure puisque chacun d'eux a intérêt à obtenir une indemnité pour les dommages qu'il a subis. La difficulté de la preuve, si elle existe, sera réciproque ; par conséquent, le fait d'appliquer l'art. 1384 n'a plus ici d'autre intérêt que de compliquer la situation respective de chacun des conducteurs. La morale veut au contraire que celui des deux accidentés qui prétend faire supporter les conséquences pécuniaires de la collision à son adversaire fasse la preuve que celle-ci a eu pour cause une impru-

dence précise de la part de ce dernier. Puisque la situation de chaque gardien est identique, il n'y a, en effet, aucune raison de présumer l'un plus que l'autre en faute ; au lieu de faire jouer concurremment les deux présomptions, c'est-à-dire de les cumuler, il n'y a qu'à les annuler ; au lieu d'appliquer l'art. 1384, ingénieuse construction technique imaginée pour sauvegarder les intérêts des piétons, victimes d'accidents, il faut revenir au droit commun de l'art. 1382 du C. c., lorsque ces intérêts moraux n'existent plus.

Cette théorie, très satisfaisante au point de vue pratique, n'est-elle pas une reculade dans l'application de l'art. 1384 au véhicule dangereux qu'est l'automobile? N'est-il pas contradictoire, en effet, d'admettre la présomption de faute lorsque la victime de l'accident est un piéton et de la rejeter lorsque cette victime est une autre automobile.

Question nouvelle qui jusqu'aux arrêts récents de la Cour de Cassation ne paraît pas s'être posée. M. l'Avocat général Langlois qui a conclu dans l'affaire évoquée devant la Chambre civile, le 21 février 1927, remarque cependant que le problème aurait pu se poser et qu'en fait il s'est posé pour l'art. 1385 du C. civ. qui établit une présomption de faute à la charge des propriétaires d'animaux, dans le cas où deux chiens, par exemple, se sont battus et que le propriétaire de l'un d'eux actionne le gardien de l'autre en dommages et intérêts pour les blessures qui ont été contractées dans la lutte par son animal [1].

Mais la rareté de cette hypothèse a empêché jusqu'à ce jour la jurisprudence de prendre sur ce point une position définitive.

(1) Voy. les Conclusions de M. l'Avocat général Langlois, § IX, *Gaz. Pal.* 1927. 1. 411.

L'application par la Cour de Cassation de l'art. 1384 aux automobiles, la vitesse de ces véhicules susceptible de donner aux accidents un aspect catastrophique a fait surgir de l'ombre ce problème nouveau.

C'est à ce double problème, moral et technique à la fois que la jurisprudence a dû s'attaquer. Comment concilier la morale avec l'art. 1384 dans les collisions entre véhicules ? Nous verrons que, malgré une certaine indécision dans ses motifs, que malgré l'emploi de formules mauvaises dans les attendus des jugements, la jurisprudence a donné des solutions très satisfaisantes en pratique Notre étude aura pour objet de les exposer et de les justifier, ou même de les critiquer. Mais auparavant, il est nécessaire de délimiter le champ d'application de cette jurisprudence novatrice ; son influence n'a pu s'exercer que dans les hypothèses où deux présomptions de faute se trouvent en conflit ; cette notion de conflit, il faudra la préciser.

Nous étudierons donc en deux chapitres :

1° La notion de conflit de présomptions de faute à l'occasion de la circulation des véhicules ;

2° La solution de ce conflit par la jurisprudence.

CHAPITRE PREMIER

De la Notion de Conflit de Présomptions de faute à l'occasion de la Circulation des Véhicules

Quand y a-t-il conflit de présomptions de faute ? On peut répondre qu'il y a conflit toutes les fois que les deux véhicules entrés en collision sont soumis à l'art. 1384, § 1 du Code civil. Il suffit donc de préciser quels véhicules sont soumis à l'art. 1384 pour savoir quand naîtra le conflit. Puisque la Cour de Cassation fait reposer la présomption de faute sur le caractère dangereux de la chose, il est nécessaire de distinguer quels véhicules sont dangereux et quels véhicules sont inoffensifs.

C'est là que commence la difficulté, car la notion de danger est très imprécise : est-elle absolue ou relative ?

Certains auteurs, tels que M. Ripert [1] ont voulu voir dans la notion de danger une « qualité » permanente de la chose. M. Ripert a fait un essai de classification des choses en dangereuses et non dangereuses ; il souhaite même que la Cour de Cassation puisse, au fur et à mesure des pourvois qui seront formés, en dresser une sorte de barême que les tribunaux n'auraient plus qu'à consulter pour motiver leurs décisions : si les deux véhicules entrés en collision étaient

(1) Ripert, notes au D. P. 1925. 1. 5 et 1927. 1. 97 et s.

classés comme dangereux, leurs gardiens seraient tous deux présumés en faute et il y aurait conflit ; si un seul était dangereux, le conflit ne naîtrait pas, puisque seul le gardien du véhicule dangereux serait soumis à la présomption de faute de l'art. 1384 du Code civil.

Cette opinion est discutable. Comment déterminer par avance le caractère dangereux ou non d'une chose, et plus spécialement d'un véhicule. C'est bien ce qu'a pensé M. Savatier lorsqu'il remarque que le caractère dangereux d'une chose n'apparaît la plupart du temps que par l'usage qui en est fait. Une automobile n'apparaîtra dangereuse que par le fait qu'elle occasionne un accident ; par conséquent, la notion de danger s'apprécie en fait et l'établissement d'un barême est chose impossible [1].

La notion de danger est, dirons-nous, essentiellement relative ; elle s'apprécie selon les espèces ; il lui faut un terme de comparaison ; pour dire qu'un véhicule est dangereux il faut, du moins par la pensée, le comparer à quelque chose ; ceci conduit à dire que tel véhicule qui sera dangereux dans certains cas ne le sera pas dans d'autres, eu égard au terme de comparaison employé. C'est bien l'opinion de M. Paul Esmein lorsqu'il remarque que la bicyclette, si elle est dangereuse pour un piéton, n'est pas dangereuse pour une automobile ou pour une voiture attelée [2].

Par conséquent on n'est tenu à la garde, que dans la mesure où son propre véhicule est dangereux pour les autres ; le conflit ne naîtra donc pas dans tous les cas. Il y aura conflit, lorsque les deux véhicules

(1) Note de Savatier au D. P. 1925. 2. 41 et 1927. 2. 169. V. aussi *Sem. Jurid.* du 7 avril 1927, p. 433 et s.

(2) Note de P. Esmein au Sirey, 1928, 1. 89 sous Cass. du 26 oct. 1927.

entrés en collision seront dangereux l'un pour l'autre ; dans les autres hypothèses pas de conflit. Voyons comment ces principes reçoivent application dans la pratique. Nous étudierons en deux sections :

1° Les collisions entre véhicules de nature différente ;

2° Les collisions entre véhicules de même nature.

SECTION I

COLLISION ENTRE VÉHICULES DE NATURE DIFFÉRENTE

Lorsqu'une collision se produit entre deux véhicules de nature différente, le conflit ne s'élève pas : comme le caractère dangereux d'une chose ne peut s'apprécier qu'eu égard à une autre chose, il est bien évident que par suite de leur différence de nature les véhicules accidentés ne sont pas aussi dangereux l'un pour l'autre ; par conséquent, pas de conflit ; seul le véhicule le plus dangereux sera soumis à l'art. 1384 du C. civ.

Mais, comment déterminer la différence de nature qui existe entre les deux véhicules accidentés. Cette question a son importance, puisque l'on admet en pratique que deux véhicules de nature différente ne présentent pas un danger égal.

M. l'Avocat général Langlois qui a entraîné la Cour Suprême dans sa jurisprudence novatrice s'était à l'avance prononcé pour la non-application de l'art. 1384 aux voitures à bras, voitures à chevaux et bicyclettes, parce qu'elles ne peuvent « être le siège « d'aucun phénomène de dynamisme, propre à la chose « elle-même » [1]. Le Tribunal civil de la Seine précise

(1) V. § IX des conclusions, *Gaz. Pal.* 1927. 1. 411.

que ce n'est qu'autant que la chose qui a causé un dommage possède un principe d'action que le gardien tombe sous le coup de la présomption édictée par l'art. 1384 du C. civ. [1].

Cette distinction ne nous paraît pas satisfaisante ; elle a le défaut d'être trop brutale et de n'être pas assez précise, car il s'agit de savoir ce qu'il faut entendre par principe d'action et par dynamisme propre.

Des véhicules tels que la bicyclette qui ne possède aucun principe d'action lorsqu'elle monte une côte, n'a-t-elle pas un dynamisme propre lorsqu'elle dévale une pente à toute vitesse indépendamment de l'action et même de la volonté de son conducteur ?

Cette distinction nous paraît donc inexacte, mais même serait-elle juste, à quoi peut-elle servir pour limiter le champ d'application du conflit de présomptions de faute ? Celui-ci est, en effet, une question de fait. Il est constant que quand deux véhicules de nature différente se rencontrent il n'y a pas de conflit, car seul un des véhicules est dangereux pour l'autre, en raison de sa puissance ou de son poids. Comment déterminer cette différence de nature ? c'est là une question de fait, qui s'apprécie non seulement d'après les circonstances de l'accident, mais aussi selon la puissance et la masse respective de chaque véhicule.

Voyons d'ailleurs comment la question a été résolue dans la pratique.

(1) Trib. civ. Seine (4e cl.), 1er déc. 1927, *Gaz. Pal.* 2 février 1928, D. H. 1928, p. 13 ; v. les notes. Comparez avec Trib. civ. Seine 23 mai 1928, *Gaz. Pal.*, 16 juin 1928, qui précise que la bicyclette, contrairement à l'automobile ou à la motocyclette reste dans l'absolue dépendance de l'homme sans l'intervention duquel elle n'est plus qu'un objet inerte ; qu'en conséquence la présomption de l'art. 1384 ne joue pas à l'encontre du cycliste.

I. *Collisions entre automobile et bicyclette.*

Ici, il n'y a pas conflit, car l'automobile constitue un danger pour le cycliste. Il est probable, en effet, que dans la collision, l'automobile n'aura aucun dommage et que la bicyclette sera très endommagée ; la jurisprudence donne donc une arme au cycliste pour se faire indemniser des dommages qu'il a subis : l'automobiliste est présumé en faute au même titre que s'il avait écrasé un piéton : le principe moral, la difficulté d'indemnisation à diminuer, joue toujours.

A première vue, il semble que la jurisprudence n'ait pas adopté à l'unanimité cette manière de voir ; certains tribunaux considèrent que la bicyclette est une chose dangereuse au même titre que l'automobile [1]. Or, entendons-nous ; ces tribunaux ne veulent pas dire que dans une collision entre bicyclette et automobile, il y a conflit de présomptions de faute, parce que chaque véhicule est un danger pour l'autre ; une précision est nécessaire en effet : un véhicule, tel qu'une bicyclette, peut être la *cause* d'une collision avec une automobile sans pour cela être un *danger* pour cette dernière ; le danger, à notre avis, ne peut se mesurer qu'aux résultats produits par le choc ; or, il est bien évident qu'une bicyclette ne peut pas endommager une automobile, quoiqu'elle puisse être la cause de la collision, par une fausse manœuvre de son conducteur, par exemple. Cause d'accident, la bicyclette ici n'est pas dangereuse ; le cycliste ne sera donc pas soumis à l'art. 1384 ; seule la preuve d'une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. sera possible contre lui. Ce qui est vrai et c'est

(1) Lille, 5 juin 1926, *Gaz. Pal.* 6 oct. 1926 ; — Honfleur, 27 avril 1927, *Gaz. Pal.* 13 mai 1927 ; — Valence, 3 mai 1927, *Gaz. Pal.* 11 oct. 1927 ; — Trib. civ. Seine-Inf. (sect. Rouen), 22 janv. 1928, D. H. 1928, p. 219.

ce qu'une certaine jurisprudence a mis en lumière, c'est que la bicyclette, cause d'accidents, peut aussi devenir dangereuse lorsqu'elle entre en contact avec une chose moins résistante qu'elle-même. Si l'automobile est dangereuse pour le cycliste, le cycliste est dangereux pour une voiture d'enfants, alors que la réciproque n'est pas vraie; c'est, à notre avis, la pensée du tribunal de Lille lorsqu'il constate que « la « bicyclette ne présente pas moins de *danger* et n'est « pas moins une *cause* d'accidents que l'automo- « bile » [1]. Lorsqu'elle n'est pas dangereuse, la bicyclette ne sera pas soumise à l'art. 1384 du C. civ.; elle le sera, lorsqu'elle constituera un danger. Et encore, ce n'est pas sûr : à cet égard, en effet, la jurisprudence est très partagée : beaucoup de tribunaux [2] se refusent à appliquer, dans aucun cas, l'art. 1384 du C. civ. au cycliste et se rangent en cela à l'opinion de l'Avocat général Langlois pour lequel l'art. 1384 est inapplicable à toutes les choses qui sont « inertes par elles-mêmes ». La bicyclette serait donc assimilée à un piéton. La jurisprudence est, on le voit, très imprécise sur ce point.

(1) Voyez *Semaine Jurid.* du 17 nov. 1927, note H. M., p. 1335 et s.

Comparez avec Chambéry, 20 juin 1927, *Gaz. Pal.* 11 oct. 1927 et notes.

(2) Trib. civ. Seine, 23 mai 1928 et la note, *Gaz. Pal.* 16 juin 1928 qui décide que le cycliste n'est jamais présumé en faute parce que la bicyclette ne renferme en elle-même aucun principe d'action. V. aussi Limoges, 22 mai 1928, *Gaz. Trib.*, 22-23 juin 1928. Comparez avec une décision du tribunal étranger de Termonde du 3 déc. 1927, Sirey 1928. 4. 9 et note de M. Mazeaud.

II. *Collision entre une voiture automobile et une voiture hippomobile.*

Quoiqu'une voiture attelée d'un animal soit différente par sa puissance d'une automobile, la situation n'est pas la même au cas de collision, que lorsqu'il s'agit d'une bicyclette. D'abord, parce qu'il est très difficile de dire lequel est dangereux pour l'autre, d'une petite voiture de tourisme ou d'une charrette massive, lourdement chargée, bien que la vitesse respective de chaque véhicule soit différente. En second lieu, tandis que la bicyclette est une chose « inerte par elle-même », la voiture hippomobile est traînée, son nom l'indique, par un animal ; celui-ci n'est pas une chose inanimée, mais son gardien est cependant soumis à une présomption de faute édictée par l'art. 1385 du C. civ. qui prévoit qu'un animal peut être la cause de dommages dont son propriétaire doit être déclaré responsable.

Que va-t-il donc se passer lorsqu'une voiture attelée est prise en écharpe par une automobile ?

Pour M. l'Avocat général Langlois, il s'agit de savoir quelle est la partie de la voiture attelée qui a entraîné les dommages subis par l'automobile ; si c'est la voiture elle-même qui a endommagé l'automobile il n'y a pas lieu d'appliquer l'art. 1384 du C. civ., parce qu'une voiture est une chose inerte qui ne présente *par elle-même aucun danger;* donc pas de conflit. Si par contre, c'est le cheval qui par une fausse manœuvre a déterminé la collision, son gardien est soumis à la présomption de faute de l'art. 1385 du C. civ. Il y aura donc conflit entre la présomption de l'art. 1384 et celle de l'art. 1385 du C. civ., s'il est établi que, dans l'espèce, les deux véhicules constituaient un danger l'un pour l'autre.

Cette interprétation a le mérite d'être très claire ; elle devrait permettre aux tribunaux d'aboutir à une jurisprudence précise et constante.

Il semble que jusqu'à présent ceux-ci n'ont pas eu recours à cette ingénieuse distinction. Ils admettent, pour la plupart que l'automobile est un danger pour la voiture hippomobile [1]. Donc pas de conflit ; seul l'automobiliste est présumé en faute.

Certaines décisions pourraient porter à dire que le conflit naît au cas de rencontre entre automobiles et voitures attelées, par le fait que la preuve d'une faute précise contre l'automobiliste est nécessaire pour lui faire supporter la responsabilité totale de la collision et qu'au cas où la preuve de cette faute est impossible le conducteur de l'attelage répare les dommages que sa voiture a subis [2].

La jurisprudence est donc assez hésitante, cela provient de l'absence de principes directeurs et de la variété des circonstances de fait qui influent sur l'attribution des responsabilités à chacun des accidentés.

Ce qui est certain, c'est que le gardien de l'animal attelé à une voiture est soumis à la présomption de l'art. 1385 lorsque son attelage cause un accident à un véhicule qui n'est pas dangereux pour lui, bicyclette ou voiture d'enfants [3].

(1) Paris, 30 juin 1926. La loi, 6-7 déc. 1926 ; — Bordeaux, 8 déc. 1925, *Rec. Som.* 1926, p. 2680 ; — Cour de Rouen, 17 mars 1925, D. H. 1925, p. 338.

Voyez les attendus d'un jugement du Tribunal civil des Côtes-du-Nord (Section Saint-Brieuc) du 2 nov. 1927 (D. H. 1928, p. 45) sur l'accident causé par une voiture au conducteur d'une autre qui marchait à pied à côté de l'animal.

(2) Cour de Rennes (3e ch.) 14 déc. 1927, aff. Ollivier c/ Menguy, arrêt non publié.

(3) Voyez sur les voitures d'enfants qui empruntent la chaussée, Cassat. 4 nov. 1927, D. H. 1927, p. 539.

III. *Collision entre une automobile et un tramway.*

Le tramway est incontestablement un danger pour l'automobile, et encore cela dépend ; qui est dangereux, d'un tramway urbain mal assis sur ses rails ou d'un gros camion lourdement chargé qui prend ce même tramway en écharpe ? C'est là une question de fait. Le danger se mesure d'après les résultats de l'accident ; si le tramway et l'automobile ne sont pas considérés comme dangereux l'un pour l'autre le conflit de présomptions de faute ne naîtra pas ; il n'y aura conflit que si les deux véhicules sont également dangereux l'un pour l'autre [1].

Grâce aux exemples que nous avons multipliés à dessein, il est permis de dire qu'au cas de collision entre deux véhicules de nature différente il n'y a pas conflit de présomptions de faute ; seul, celui des deux véhicules accidentés qui est dangereux pour l'autre est soumis à l'art. 1384 du C. civ.

En est-il de même au cas de collision entre deux véhicules de même nature ?

SECTION II

COLLISION ENTRE VÉHICULES DE MÊME NATURE

Lorsqu'une collision se produit entre deux véhicules de même nature, il y a conflit ; deux véhicules de même nature sont donc dangereux l'un pour l'autre ; leurs gardiens sont tous deux soumis à la présomption de faute édictée par l'art. 1384 du C. civ.

(1) Dijon, 31 mai 1927, *Rec. Dijon*, 1927, n° 135 ; — Douai, 8 déc. 1925, *Rec. Som.* 1926, p. 1286 ; — Lyon, 27 avril 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 958.

Comparez Cour de Cassation (Ch. des Requêtes), 19 déc. 1927, D. H. 1928, p. 17.

Voy. aussi, *Rec. Som.* Jurisp. fr., 1926, p. 2552, sur l'accident causé à un piéton descendant de tramway, par une voiture automobile.

Mais que faut-il entendre par deux véhicules de même nature ? C'est là une notion qui ne paraît pas encore très approfondie.

Pour déterminer la nature d'un véhicule doit-on se placer au point de vue de son moteur mécanique ou à celui de l'action exercée par l'homme sur la chose ; le critérium de dynamisme propre, proposé par M. l'Avocat général Langlois, pourrait peut-être nous aider. Nous pensons que deux véhicules sont de même nature, lorsque leur puissance éventuelle, maxima si l'on veut, et leur masse sont les mêmes ; par suite, on peut dire que la nature d'un véhicule se reconnaît à la gravité de l'accident qu'il provoque ; pour dire que deux véhicules sont de même nature. il faut se placer au point de vue des circonstances de fait ; est-ce qu'un camion et une automobile de tourisme sont des véhicules de même nature bien qu'ils possédassent tous deux un « principe d'action » ; lors d'une collision entre eux, y aura-t-il conflit ou non ? C'est là, à notre avis, une question de fait qui doit être laissée à l'entière appréciation des tribunaux. C'est ainsi qu'il a été jugé qu'une motocyclette présente les mêmes dangers qu'une automobile et que par conséquent les deux gardiens sont au cas de collision soumis à la présomption de faute de l'art. 1384 du C. civ. [1]. La plupart des auteurs sont d'ailleurs d'accord pour admettre que cette manière de voir est conforme à la pensée de la Cour de Cassation qui n'a jamais voulu se réserver le

(1) Trib. civ. de l'Aude, 20 mars 1928. D. H. 1928, p. 345. « Attendu, dit le jugement, qu'une motocyclette présente « les mêmes dangers qu'une automobile ; que, pourvue d'un « dynamisme propre, elle peut, indépendamment du fait de « l'homme, extérioriser une force que l'homme ne pourra pas « maîtriser, dont il peut même être victime, et qui constitue « le caractère dangereux reconnu ».

contrôle absolu du caractère dangereux ou non des choses mais qui a plutôt voulu donner une directive aux juges, chargés d'appliquer l'art. 1384 du C. civ. [1].

Bref, que les véhicules entrés en collision soient de nature différente ou de même nature, l'appréciation de leur caractère dangereux, et partant le champ d'application du conflit de présomptions de faute, est une question de fait, avec cette différence toutefois ; c'est que lorsqu'il y a rencontre entre deux véhicules de nature différente, le conflit est l'exception, tandis que dans les collisions entre véhicules de même nature, le conflit est de rigueur.

Par conséquent, lorsque deux automobiles, deux tramways, deux bicyclettes, deux voitures à chevaux, deux motocyclettes entreront en collision, le conflit naîtra ; chaque gardien sera présumé en faute, puisqu'aucune présomption n'est assez forte pour écarter l'autre, puisque chacun des véhicules est dangereux pour l'autre. C'est bien dans ces hypothèses que le problème de morale va se trouver aux prises avec le problème technique.

Comment les tribunaux ont-ils résolu la question ?

La solution qu'ils ont adoptée est-elle conforme à l'art. 1384 du C. civ. ?

C'est ce que nous allons étudier dans le chapitre suivant.

(1) Paul Esmein, note au Sirey, 1927. 1. 137.
Voyez Cassation, 25 juillet 1927, *Gaz. Pal.* 11 oct. 1927, qui classe les armes à feu dans la catégorie des choses dangereuses.

CHAPITRE II

Solution du Conflit de Présomptions de Faute à l'Occasion de la Circulation des Véhicules.

Deux solutions se présentaient à la jurisprudence, au cas où le conflit s'élève ; le cumul des présomptions ou leur annulation.

En admettant le cumul, les tribunaux suivaient la jurisprudence de la Cour de Cassation, puisqu'ils appliquaient l'art. 1384 du C. civ. aux gardiens des deux véhicules accidentés.

En procédant à l'annulation des présomptions de faute, la jurisprudence sacrifiait l'idée technique à un problème moral qui veut que les dommages soient supportés par ceux contre lesquels est prouvée une faute, génératrice de l'accident.

Et, en effet, l'attribution ou la répartition des dommages survenus dans les collisions est différente selon que l'on admet le cumul ou l'annulation des présomptions de faute. Comment cette répartition a-t-elle lieu ?

Deux situations doivent être envisagées :

1° Une faute est relevée à la charge de l'un des gardiens ou contre un tiers.

Lorsqu'une faute est établie à l'encontre de l'un des conducteurs des véhicules accidentés ou contre un tiers comme étant génératrice de la collision, cette faute est une « cause étrangère » à l'obligation de garde qui pèse sur chaque conducteur ; par conséquent

l'art. 1384 du C. civ. ne s'applique pas : la répartition des dommages est régie par les art. 1382 et 1383 du C. civ. ; elle découle d'une faute effective et prouvée dans les termes du droit commun [1] ,par conséquent, puisque l'art. 1384 du C. civ. ne s'applique pas, la solution du conflit n'a pas à intervenir.

De même, lorsqu'il est établi que la collision est due à un cas fortuit, il y a cause étrangère et l'art. 1384 du C. civ. ne trouve pas application : celui des accidentés qui a prouvé que la collision est due à un cas fortuit ne répare pas les dommages subis par la voiture adverse ; chacun réparera donc ses propres pertes.

2° La cause de la collision est inconnue.

Il est par contre des circonstances dans lesquelles il est impossible de déterminer la cause de la collision ; à quels principes faut-il recourir pour résoudre la question ? A défaut de faute des art. 1382 et 1383 du C. civ., on est obligé d'admettre la faute dans la garde pour la répartition des dommages subis.

C'est donc dans cette hypothèse, assez rare d'ailleurs, que le conflit aboutit à des effets différents selon qu'il y a cumul ou annulation des présomptions de faute. C'est ici que le problème moral est aux prises avec le problème technique.

Avec le cumul, il y a présomption de faute contre présomption de faute : l'un répare donc les dommages de l'autre.

S'il y a annulation, chacun répare les dommages qu'il a éprouvés.

Nous allons voir en deux sections :

1° A quelle solution s'est rangée la jurisprudence ;

2° Si cette solution est conforme à la fois à la technique et à la morale.

(1) Josserand, les Collisions d'automobiles et la responsabilité civile, D. H. 1928, *chronique*, p. 33.

SECTION I

SOLUTION ADMISE PAR LA JURISPRUDENCE AU CAS DE CONFLIT

La jurisprudence évite le cumul ; elle se prononce pour l'annulation des présomptions de faute, lorsque les deux véhicules entrés en collision sont dangereux, l'un pour l'autre.

Donc, au cas de conflit, 1384 disparaît pour faire place à 1382 ; on revient au droit commun de la preuve d'une faute. Celui des deux gardiens qui fait la preuve d'une faute à la charge de l'autre obtient des dommages-intérêts pour le préjudice qu'il a subi.

Cette solution est précisée dans de nombreuses décisions. Le tribunal de Honfleur remarque que l'automobile n'est pas dans la même situation juridique, selon qu'elle renverse un piéton, ou qu'elle rencontre une autre automobile ; dans ce dernier cas, les présomptions s'annulent et on retombe dans la nécessité d'établir la faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. [1]. Le tribunal de Bourges adopte la même interprétation : « il faut, dit-il, en revenir au droit commun de faire « la preuve d'une faute chez l'un des conducteurs, en « établissant quelle est celle des deux voitures qui « est venue heurter l'autre et qui a ainsi occasionné le dommage » [2].

(1) Trib. com. Honfleur, 27 av. 1927. *Gaz. Pal.* 13 mai 1927.

(2) Bourges, 12 juillet 1927. *Rec. Som.* 1927, p. 3148. Trib. civ. Roanne, 9 juin 1927, *Gaz. Pal.* 27. 2. som. 59. V. aussi *Gaz. Pal.* tables 1920-25, v° Responsabilité civile, notamment les n°s 6 à 12, 52 à 59, 255 à 280.

V. aussi les conclusions de M. René Mayer, commissaire du Gouvernement près le Conseil d'Etat, D. P. 1927. 3. 40, arrêt Garampazzi.

Par conséquent, si la preuve de cette faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. est impossible, on ne revient pas à l'art. 1384 du C. civ. En l'absence de toute faute prouvée, les parties demeurent dans la situation où les a mises l'accident ; elles réparent leurs dégâts respectifs [1].

Afin de préciser les conditions d'application des art. 1382 et 1383 du C. civ., lorsqu'il y a annulation des présomptions nous étudierons :

I. *La collision due à la faute d'un seul conducteur.*

II. *La collision due à une faute de chacun des conducteurs.*

III. *La collision due à la faute d'un tiers.*

IV. *La collision due à un cas fortuit et de force majeure.*

V. *La collision dont la cause n'a pas pu être déterminée.*

I. *La collision des deux véhicules est due à la faute de l'un des gardiens.*

Lorsque deux véhicules de même nature entrent en collision, les dommages sont subis par celui qui les a occasionnés. Si l'un des gardiens peut démontrer que l'accident est dû à une faute de son adversaire, ce dernier devra réparer la totalité des dommages éprouvés par les deux véhicules. Cette solution est conforme au droit commun.

Par conséquent, pour savoir dans quelles circonstances l'un des gardiens devra supporter la responsabilité totale de la collision, il est nécessaire de

(1) Rennes, 3 mars 1927, *Recueil des arrêts de la Cour de Rennes*, 1927, p. 63

déterminer dans quels cas il est en faute. Ceci va faire l'objet des paragraphes suivants.

Une observation générale s'impose tout d'abord. Lorsqu'il est établi que l'un des conducteurs n'a pas observé les règlements, la responsabilité est mise à sa charge. La jurisprudence est unanime sur ce point [1].

Ceci posé, examinons les circonstances dans lesquelles il y a faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. [2].

1° *L'excès de vitesse.*

La vitesse est la cause la plus fréquente des collisions ; elle est prévue par l'art. 31 du Code de la route qui prescrit au conducteur « de rester constamment maître de sa vitesse », Dans certains cas, une vitesse maxima est prescrite ; celui qui la dépasse et qui cause un accident peut être déclaré responsable, s'il est démontré que c'est bien le fait d'avoir dépassé la vitesse prescrite qui est la cause de l'accident [3]. Mais, la plupart du temps, en rase campagne, la vitesse n'est pas limitée ; bien mieux, une vitesse qui sera considérée comme excessive dans les carrefours sera réputée normale sur une voie droite et peu fréquentée.

On admet en général que l'automobiliste devra ralentir [4] et même s'arrêter, lorsque, ne le faisant pas,

(1) Trib. com. Saint-Etienne, *Gaz. Pal.* 21 oct. 1927. Comp. avec Just. Paix Saint-Etienne sur la non-obligation de caler les roues d'une voiture arrêtée, D. P, 1921. 2. 223.

(2) Nous avons examiné l'hypothèse, dans les développements qui suivent, d'une rencontre entre deux automobiles, parce que c'est le cas le plus fréquent ; on peut faire les mêmes applications, dans tous les cas où il y a collision entre deux véhicules soumis aux règlements en vigueur.

(3) Cour de Rennes, aff. Querel c/ Kingsland Walter, 15 février 1928, arrêt non publié.

(4) Caen (2e Ch.), 28 juillet 1926, *Gaz. Pal.* 28-29 novembre 1926 ; — Trib. com. Lyon, 19 juillet 1926, *Gaz. Com.* Lyon, 19 janvier 1927 ; — Cons. Préf. Seine, *Gaz. Pal.*, 14 mars 1927.

il peut déterminer une collision avec une autre voiture. Il doit réduire sa vitesse lorsqu'il croise un autre véhicule ; de même, le dépassement doit s'effectuer avec toutes les précautions nécessaires pour éviter un accident, notamment avec un véhicule ou un animal venant en sens inverse [1].

Toutefois, il a été jugé que n'est pas en faute l'auteur d'une collision qui, en effectuant des essais de vitesse sur une piste, a pris en écharpe une autre voiture. Tous ceux, en effet, qui se trouvent sur un terrain d'entraînement ont tacitement accepté les risques auxquels les expose un exercice de vitesse, pour ainsi dire professionnel ; les dommages sont donc supportés par ceux qui les ont éprouvés [2].

D'une manière générale, on peut dire que celui qui n'aura pas été maître de sa vitesse, si l'enquête l'a révélé, supportera les conséquences de la collision. Cette expression s'applique toutes les fois que les règles les plus élémentaires de la prudence, à défaut de règles légales, n'ont pas été observées.

2° *Croisement et dépassement.*

L'automobiliste doit en principe utiliser la droite de la chaussée. Il peut emprunter le milieu de la route si elle est libre, sans commettre aucune faute. Pour croiser ou se laisser dépasser, il doit serrer le plus possible sur sa droite. Pour dépasser il doit prendre sa gauche, et s'assurer à ce moment que la route est libre [3], qu'il peut donc effectuer sa manœuvre sans

(1) Tribun. civ. Melun, *Gaz. Pal.* 25 janv. 1928. V. aussi Trib. civ. Bayonne, 16 oct. 1923, *Gaz. Trib.*, 7 mars 1924.

(2) Trib. civ. Haute-Garonne, 30 mai 1927, *Rec. Som.* 1927, p. 3740.

(3) Trib. civ. Melun, 1er déc. 1927, *Gaz. Pal.* 25 janv. 1928. Voy. aussi Trib. corr. Rennes, 24 fév. 1928, Mainguy c/ Boulaire, non publié, sur le croisement d'une automobile et d'une bicyclette.

risquer une collision ; il doit redoubler de prudence s'il a une remorque à sa voiture [1].

En aucun cas, le conducteur ne doit quitter le côté réglementaire pour croiser une autre voiture, même si cette dernière venait sur sa gauche. Seul l'automobiliste qui, au moment du croisement, n'était pas sur sa droite, est responsable de la collision [2]. Toutefois, un automobiliste peut quitter le côté réglementaire, si cette manœuvre doit éviter un accident [3].

Deux automobiles qui se croisent sont censées se diriger suivant l'axe de la chaussée. Le conducteur qui, sans aucun avertissement, coupe la voie devant la voiture venant en sens inverse pour s'engager dans une direction adjacente commet une faute, qui engage sa responsabilité au cas d'accident [4]. Cette règle s'applique aussi aux voitures qui se suivent [5].

3° *Eclairage et signal d'avertissement.*

Toutes les infractions aux règlements sur l'éclairage et le signal d'avertissement mettent la responsabilité d'une collision à la charge de leur auteur.

Il a été jugé que le chauffeur aveuglé par les phares d'une voiture arrivant devant lui a le devoir impérieux de se ranger à l'extrême-droite de la route. Le fait de

(1) V. D. H., 1927, p. 470 et *Gaz. Pal.* du 14 janvier 1927.
(2) Trib. civ. Bordeaux, 1er juin 1909, D. P. 1911. 5. 20.
(3) Tribunal de Paix, Montendre, 2 février 1911, D. P. 1913. 2. 108.
(4) Trib. com. Lyon, 19 juillet 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 1232. *fr.* 1927, p. 1232.
(5) Agen, 12 janvier 1927, la *Semaine Juridique* du 8 septembre 1927 ; — Trib. civ. Poitiers, 23 fév. 1925, *Rec. Som.* 1926, p. 82.

Le tribunal de la Seine a jugé récemment que lorsqu'il y a collision entre deux voitures qui se suivent, la responsabilité incombe à la première automobile qui a stoppé brusquement devant un piéton qui lui barre la route ; condamnée, elle a toutefois un recours contre ce dernier, si une faute précise peut lui être reprochée.

ne pas l'avoir fait constitue une imprudence, génératrice de responsabilité [1].

4° *Des prescriptions imposées aux automobiles dans les carrefours.*

L'art. 10 du Code de la route et le décret du 12 avril 1927 édictent certaines obligations spéciales relatives aux véhicules qui abordent une croisée de chemins.

Le conducteur d'une automobile doit, à un carrefour, serrer sur sa droite, marcher à une allure modérée [2], et s'assurer que la voie est libre [3]. Le fait de contrevenir à ces dispositions met, au cas de collision avec une autre voiture, la responsabilité à sa charge [4]. Il y a lieu alors à une responsabilité non partagée si la victime était en conformité avec les règlements [5].

En outre, l'automobiliste doit, à un carrefour, regarder en arrière pour savoir s'il peut emprunter

(1) Trib. civ. Grenoble, 13 février 1926, *Rec. Som.* 1926, p. 2681. V. aussi Justice de Paix du Mans, 12 janvier 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 510 et Trib. civ. Grenoble, 26 mars 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 82.

Une espèce intéressante mérite d'être signalée, quoiqu'elle n'ait qu'un rapport assez éloigné avec les collisions d'automobiles. La Cour d'Appel de Paris (5e ch.) (24 déc. 1927, *Gaz. Pal.* 21 février 1928) a jugé que commet une imprudence grave le conducteur d'une voiture arrêtée qui, avant de descendre de son siège pour s'engager sur la chaussée, néglige de vérifier qu'aucune voiture n'arrive à sa hauteur.....

Et, ajoute la Cour, on ne saurait considérer comme une faute de la part du véhicule abordeur le fait de n'avoir pas corné alors qu'il pouvait légitimement supposer qu'il n'avait pas à prévenir quelqu'un qui était tourné de son côté et devait le voir arriver.

Dans ces conditions, la victime doit supporter les conséquences de l'accident qui lui a été causé.

(2) Caen, 3 juillet 1925, *Gaz. Pal.* 5 novembre 1925; — Paris, 21 décembre 1925, *Gaz. Pal.* 20 janvier 1926.

(3) Lyon, 22 juillet 1925 et Trib. civ. Hazebrouck, 22 janvier 1926. *Rec. Som.* 1926, p. 545.

(4) Cour de Cass. (Ch. Cr.) 3 novembre 1927. D. H. 1927, p. 556.

(5) Douai, 21 juillet 1925, *Rec. Som.* 1926, p. 545.

momentanément le côté gauche de la route, sans risquer une collision avec une voiture plus rapide venant par derrière [1].

La disposition la plus importante est celle qui établit un ordre de priorité des véhicules dans les croisements.

Jusqu'à 1927, les véhicules circulant sur les routes nationales avaient la priorité de passage sur les véhicules venant des voies secondaires. Le décret du 12 avril 1927 a établi la priorité pour le véhicule qui, au carrefour, se présente sur la droite par rapport à l'autre.

Dans l'application de ce règlement, la jurisprudence a dégagé trois principes :

a) Le fait pour un véhicule de ne pas céder la route à un véhicule qui a sur lui la priorité constitue une faute [2].

b) Le droit à la priorité ne joue que si les deux voitures se présentent en même temps au carrefour.

c) Le droit à la priorité de passage ne dispense pas son bénéficiaire de prendre les précautions exigées par la prudence.

Par application de ces trois tendances, il a été jugé que l'ayant droit à la priorité est responsable de la collision, alors qu'il est constant que l'autre voiture était en avance sur lui au croisement [3].

Bien mieux, n'a pas sa responsabilité engagée le conducteur d'une voiture qui a traversé les trois quarts de sa nouvelle voie et qui voyant venir à sa droite un véhicule rapide n'accélère pas sa vitesse pour éviter

(1) Trib. Paix, Saint-Julien-du-Sault, 7 avril 1908, D. P. 1909. 5. 16.

(2) Cassation (Ch. Cr.) précitée, p. 33, note 4.

(3) Trib. com. Saint-Etienne, *Gaz. Pal.* 27. 2. 660; — Cour Paris, 31 mars 1927, *Gaz. Pal.* 9 avril 1927.

une collision ; dans ces conditions, en effet, la priorité de passage n'existe pas [1].

La jurisprudence a une tendance très nette à restreindre l'application du droit de priorité, dans les cas où l'exercice de celui-ci serait une cause d'encombrement pour la circulation. La Cour de Paris a posé à ce sujet des règles très sages ; elle précise qu'à Paris le droit de priorité ne s'applique pas si les deux voitures ne se présentent pas en même temps au carrefour [2].

La Cour d'Amiens est allée plus loin et a décidé que la priorité de passage ne donne pas à l'automobiliste le droit de renverser les obstacles qui peuvent se dresser devant lui, au mépris même de cette priorité ; tout conducteur a au contraire la stricte obligation de rester maître de sa vitesse pour éviter les obstacles susceptibles de surgir ; la jurisprudence est très affirmative sur ce point [3]. Le droit de priorité n'a en somme rien d'absolu ; il ne dispense pas celui qui peut s'en prévaloir de se conformer aux prescriptions qui lui sont dictées par la plus élémentaire prudence [4].

A titre exceptionnel, les dispositions relatives aux croisements ne sont pas applicables aux convois de chemins de fer [5] et aux tramways urbains [6] circulant sur voie ferrée et empruntant l'assiette des voies publiques.

(1) Bordeaux, 2 déc. 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 509.
(2) Cour Paris, *Gaz. Trib.* 31 juillet 1926.
(3) Cour d'Amiens, 30 avril 1926, *Gaz. Trib.* 31 juillet 1926.
(4) Douai, 26 nov. 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 1373 ; — Seine, 8 juillet 1925, *Gaz. Pal.* 18 nov. 1925 ; — Tunis, 23 avril 1925, *Rec. Som.* 1926, p. 89. Trib. com. Seine (2e Ch.), 21 mars 1928, *Gaz. Pal.* 29 mai 1928.
(5) Nevers, 26 nov. 1927, *Gaz. Pal.* 8 février 1928.
(6) *Gaz. Pal.* 28 janv. 1926.

Les imprudences susceptibles de faire supporter les conséquences pécuniaires à l'un des conducteurs sont, on le voit, très nombreuses. Toutes les fois que leur preuve est possible, la solution du conflit de présomptions de faute admise par la jurisprudence importe peu : les dommages sont réparés, conformément aux art. 1382 et 1383, par celui qui les a occasionnés.

II. *La collision des deux véhicules est due à la faute des deux gardiens.*

Lorsqu'une collision est due à des imprudences réciproques, il y a lieu de partager les responsabilités entre les deux conducteurs [1]. Ici, ce sont aussi les fautes des art. 1382 et 1383 du C. civ. qui déterminent la répartition des dommages occasionnés. Quoiqu'il y ait conflit, par le fait que la collision a eu lieu entre deux véhicules de même nature, sa solution n'est pas nécessaire, puisque précisément des fautes effectives et respectives suffisent pour déterminer la responsabilité des deux conducteurs ; pas de heurt entre la morale et la technique, puisqu'à une faute prouvée, en dehors de toute idée de garde, correspond une indemnisation correspondante.

Cette contribution de chaque gardien aux conséquences de l'accident n'est pas forcément égale de part et d'autre ; elle est proportionnée à la gravité des fautes respectives.

Les dommages peuvent être laissés à la charge de l'un des gardiens pour les deux tiers, un tiers seulement incombant à l'autre facteur de l'accident ; la jurisprudence est unanime sur ce point [2].

(1) Lyon, 29 nov. 1926. *Rec. Som.* 1927, p. 263 ; — Amiens, 20 avril 1926, *Gaz. Trib.* 30 juillet 1926.

(2) Cour de Rennes (3e), 14 déc. 1927. Ollivier c/ Menguy, arrêt non publié.

Lorsque les fautes prouvées à l'encontre des deux conducteurs sont aussi graves, chacun d'eux ne répare pas les dommages qu'il a éprouvés : le montant total des réparations effectuées aux deux véhicules est additionné et divisé en deux parts égales ; la responsabilité est alors partagée entre les deux auteurs de l'accident [1].

Quant à l'appréciation de la gravité des fautes commises, elle reste soumise à l'entière liberté des tribunaux [2].

III. *Collision due à la faute d'un tiers.*

Lorsqu'il est établi que la rencontre entre deux véhicules de même nature a eu pour cause une faute quelconque d'un tiers, les propriétaires de ceux-ci sont fondés à réclamer à ce tiers la réparation des dommages qu'ils ont éprouvés. Il faut, pour cela qu'ils fassent la preuve contre lui d'une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ.

Trois hypothèses peuvent se présenter :

a) Le tiers poursuivi est seul en faute ; il est la seule cause de l'accident.

b) La collision est due à un concours de fautes, dont celle du tiers.

c) Le tiers cause de l'accident, en est aussi la victime.

Nous allons les examiner successivement :

1° *La collision est due à la faute du tiers, seul.*

Lorsque les deux conducteurs des véhicules accidentés peuvent faire la preuve d'une faute précise à la charge d'un tiers, génératrice de l'accident dont ils

(1) Montpellier, 14 mai 1927, *Gaz. Pal.* 1927. 2 som., p. 77.
(2) V. notamment Bourges, 8 mars 1928, D. H. 1928, p. 359.

sont les victimes, le tiers est condamné à une réparation intégrale du dommage, à moins qu'il ne fasse la preuve qu'il n'a pas commis l'imprudence qu'on lui reproche ou qu'il ne l'a faite que pour éviter un accident plus grave [1]. La jurisprudence jouit à cet égard d'un très large pouvoir d'appréciation. Elle admet généralement qu'un piéton est en faute lorsqu'il « s'engage sans réflexion sur la chaussée d'un carrefour très fréquenté » [2]. La Cour de Cassation elle-même a confirmé cette tendance, en précisant, *a contrario*, qu'il appartient aux piétons d'assurer leur sécurité en circulant sur le trottoir [3].

Toutes les fois qu'un piéton contrevient aux arrêtés municipaux et à Paris, aux arrêtés du Préfet de Police relatifs à la circulation il est déclaré en faute [4].

Dans toutes ces circonstances, il doit supporter la réparation du préjudice qu'il a causé par son imprudence [5].

(1) Montendre, D. P. 1913. 2. 108.

(2) Vaucluse, 23 mars 1927, *Rec. Som.* 1927, p. 2532. Voy. aussi Cass. crim. 26 avril 1928, *Gaz. Pal.* 14 juin 1928, sur la question de savoir si un mouvement instinctif d'hésitation d'un piéton, surpris par l'arrivée d'une automobile, constitue une faute.

(3) Cassation cr. 4 nov. 1927. D. H. 1927, p. 539.

(4) Seine, 20 juillet 1927, *Gaz. Pal.* 1927. 2. 465.

(5) Nous publions en note le texte d'un arrêté du Préfet de Police, qu'on a appelé le Code du piéton et qui réglemente la circulation dans Paris, des véhicules et des piétons. Celui-ci aura pour résultat de permettre une détermination plus facile des imprudences commises par les usagers de la rue.

LA RÉGLEMENTATION
DE LA CIRCULATION DES PIÉTONS

Article premier. — Les chaussées des voies publiques sont réservées aux véhicules et les trottoirs sont réservés aux piétons. Les conducteurs de véhicules et les piétons sont tenus de se conformer à cette règle générale, dans toutes les circonstances qui ne sont pas spécialement prévues par le présent arrêté.

Art. 2. — Il est interdit de faire circuler ou stationner un véhicule sur les trottoirs.

2° *Le tiers n'est pas seul responsable de la collision survenue entre deux véhicules de même nature.*

Si les circonstances de fait permettent d'établir que la collision survenue entre les véhicules a pour cause

Cette interdiction ne s'applique pas :

1° Aux cycles conduits à la main ; aux voitures d'enfants ; aux voitures de mutilés actionnées à bras, à la condition que ces véhicules observent l'allure des piétons, et qu'ils se placent pour stationner, de façon à ne pas gêner la circulation ;

2° Aux autres véhicules circulant exclusivement sur les passages spécialement établis en vue de l'accès aux immeubles, à la condition qu'ils circulent en une seule file, à l'allure du pas, et qu'ils ne stationnent que sur le côté droit des immeubles, et pendant le temps strictement nécessaire.

ART. 3. — Il est interdit aux piétons de circuler ou de stationner *sans nécessité* sur la chaussée. Les piétons sont tenus, en outre :

1° De prendre le trajet le plus direct, c'est-à-dire perpendiculaire au trottoir, pour franchir la chaussée d'un trottoir à l'autre ;

2° De ne pas franchir les carrefours en diagonale, mais de les contourner, en traversant successivement les voies qui y aboutissent ;

3° De ne pas traverser la chaussée en dehors des passages réservés aux piétons, sur les voies où des signaux indiquent ces passages ;

4° De ne pas s'engager sur la chaussée en dehors du temps d'arrêt des voitures, au point où fonctionne un service de police réglant le passage alterné des piétons et des voitures ;

5° De se ranger sur les voies où il n'y a pas de points de traversée réservés pour laisser passer les véhicules, après avertissement des conducteurs ;

6° De ne pas attendre sur la chaussée le passage des tramways.

Il est expressément recommandé au public de ne pas déranger les agents chargés de la circulation pour leur demander des renseignements.

ART. 4. — Les conducteurs sont tenus :

1° D'arrêter leur véhicules à proximité des arrêts fixes ou facultatifs des autobus et tramways, pour laisser monter ou descendre les voyageurs ;

2° De ralentir, et, s'il y a lieu, de s'arrêter pour céder la priorité au piéton qui s'est engagé au croisement des rues ou sur un point spécialement prévu pour le passage des piétons.

ART. 5. — *Les infractions aux dispositions du présent arrêté seront constatées par des rapports ou des procès-verbaux qui seront déférés aux tribunaux compétents.*

le concours de plusieurs fautes, il y a lieu à un partage des responsabilités dans la mesure où chaque sujet a pris part à la réalisation du dommage. Cette hypothèse est très fréquente. Par suite de la vitesse des véhicules modernes, de l'encombrement qui existe à certaines heures de la journée dans les grandes artères des villes, les accidents sont dus, la plupart du temps à de nombreuses imprudences qu'il est parfois difficile de déterminer avec précision. Mais, lorsque cette discrimination a pu s'opérer, chacun de ceux qui a concouru, par son imprudence, ou mieux, par une faute précise, à la perpétration de la collision, doit supporter une quote-part des dommages dans la proportion la plus exacte, fixée par les juges.

Cette répartition est notamment fréquente lorsque deux véhicules entrent en collision par suite d'une faute d'un troisième véhicule ; ce dernier, qu'il ait ou non subi des dommages, devra réparer les dégâts dont il est l'auteur ; la jurisprudence est constante sur ce point [1].

3° *Le tiers, cause de la collision, en est aussi la victime.*

Comment va s'opérer le partage des responsabilités, lorsque le tiers dont la faute a provoqué une collision, est lui-même victime de son imprudence.

Si aucune faute n'est relevée à la charge des deux gardiens des véhicules accidentés, il semble bien que le tiers doive supporter toutes les conséquences de

V. aussi Trib. civ. Seine, 13 janvier 1928, *Gaz. Pal.* 4-5 mars 1928. Sur la responsabilité de l'Administration qui a omis de signaler le récent goudronnage d'une route, voy. Cons. Préf. Gard., 19 fév. 1926. *Rec. Som.* 1927, p. 3148.

(1) D. H. 1927, p. 489 ; — Montpellier, 9 févr. 1927, *Rec. Som.* 1927, p. 1771.

l'accident et que notamment il n'a pas droit à indemnité pour les blessures qu'il a reçues.

Mais si les conducteurs des véhicules sont eux aussi en faute, la jurisprudence est unanime à admettre que la faute de la victime peut simplement diminuer le montant des dommages-intérêts auxquels elle a droit [1].

Dans toutes ces circonstances, il y a donc application du droit commun. La solution à donner au conflit de présomptions de faute n'a pas à intervenir puisqu'il existe des fautes prouvées dont les auteurs doivent réparer le dommage ; il en est de même lorsque la collision est due à un cas fortuit et de force majeure.

IV. *Collision due à un cas fortuit et de force majeure.*

Celui des deux gardiens qui démontre que la collision des deux véhicules est due à un cas fortuit et de force majeure, s'exonère de la responsabilité de l'accident [2].

La seule hypothèse, à notre avis, dans laquelle au cas de collision la preuve d'un cas fortuit est possible, est la suivante : l'un des propriétaires est poursuivi par son protagoniste qui invoque contre lui une faute, cause de l'accident ; le propriétaire attaqué démontre que cette cause d'accident est un cas fortuit, et non une faute à lui imputable. Comment va s'opérer la répartition des dommages ?

Si le propriétaire poursuivi ne peut démontrer que la collision est due à un cas fortuit, il y a faute prouvée contre lui ; il réparera donc les dommages provo-

(1) Cass. req. 25 nov. 1924, D. P. 1925. 1. 12 et la note de M. Ripert ; voyez aussi P. Esmein, note au S. 1926. 1. 297, et Capitant, chronique au D. H. 1927, p. 50

(2) Cass. civ. 21 fév. 1927. D. P. 1927. 1. 97 et la note de M. Ripert.

qués par l'accident, dans la mesure où son imprudence les a occasionnés.

Si par contre ce propriétaire, défendeur au procès, apporte la preuve que la collision des deux véhicules a pour cause un cas fortuit, il ne réparera pas les dégâts subis par la voiture du demandeur ; ce dernier supportera donc la réparation des dommages de son véhicule. Mais le propriétaire qui a triomphé au procès, en démontrant l'existence d'un cas fortuit, ne pourra-t-il pas demander à son adversaire de réparer ses propres pertes ? Non, évidemment, car la preuve du cas fortuit faite en faveur de l'un profite également à l'autre. Résultat : les deux propriétaires répareront chacun les dommages qu'ils ont éprouvés, sans qu'il y ait lieu de faire intervenir le cumul ou l'annulation des présomptions : du fait que la cause de la collision est connue, la solution du conflit n'a pas à intervenir.

Restent à déterminer les circonstances dans lesquelles la jurisprudence admet l'existence d'un cas fortuit et de force majeure. On peut dire d'une façon générale que la jurisprudence considère comme un cas fortuit et de force majeure, tout événement imprévisible, produit par une force extérieure et que le chauffeur le plus expérimenté est incapable d'éviter [1]. M. Capitant insiste sur la portée très restreinte du cas fortuit dans la pratique, en observant que le gardien doit prouver que le dommage a été causé « par un fait « extérieur à la chose incriminée [2] ».

L'exonération est donc très difficile pour le conducteur poursuivi qui veut démontrer que l'accident est dû non à sa faute, mais à un cas fortuit.

(1) Sur le cas fortuit et de force majeure, voyez la thèse de M. J. Radouant, Paris, 1920.
(2) Capitant, D. H. 1927, chronique, p. 49.

La jurisprudence exige la preuve d'une « cause étrangère » très précise.

En premier lieu, les collisions dues à un vice propre de l'un des deux véhicules ne peuvent être attribuées à un cas fortuit. Ceci a été jugé au cas de rupture d'un organe essentiel, tel que la barre de direction [1] et au cas de brusque cessation des freins [2].

A l'unanimité la jurisprudence se refuse à considérer l'éclatement d'un pneumatique comme un cas fortuit ; c'est un événement prévisible contre lequel un chauffeur expérimenté doit pouvoir réagir [3].

Le dérapage n'est pas un cas fortuit. Il est, la plupart du temps, la conséquence d'une faute de la part du conducteur du véhicule, qui sachant que le sol est gras et humide n'aura pas réduit sa vitesse [4].

L'extinction des phares d'une voiture automobile par suite de la gelée ne saurait constituer un cas de force majeure [5].

La question de savoir s'il y a cas fortuit, s'est posée en cas de vol d'automobile : lorsque le voleur cause une collision avec la voiture qu'il a volée, qui doit être déclaré responsable, le propriétaire ou le voleur ?

A notre avis, le seul fait du vol constitue une faute suffisante pour permettre de croire qu'elle est la seule cause de l'accident ; le propriétaire de la voiture volée doit donc, s'il est poursuivi, pouvoir attribuer la colli-

(1) Lyon, 27 mars 1924, *Rec. ass.* 1924, 277. En sens contr. Laval, D. H. 1924, p. 663.

(2) Dijon, 4 juin 1923, *Rec. Dijon* 1923, p. 98.

(3) Cour de Caen, D. H. 1925, p. 33 et D. H. 1927, p. 26 ; — en sens contr. Trib. Casablanca, 13 août 1926, *Rec. Som.* 1927, p. 82.

(4) D. H. 1927, p. 310 et Ruffec, 7 juillet 1926, La Loi, 4 déc. 1926.

(5) D. H. 1924, p. 153.

V. sur toutes ces questions, Besson. Thèse, Paris, 1927, p. 139 et s.

sion à un cas fortuit, le vol. C'est ce qu'a jugé récemment la Cour de Nîmes [1] en opposition avec un jugement du tribunal civil de la Seine qui déclarait pécuniairement responsable d'une collision le propriétaire d'une voiture ambulance volée « parce que celle-ci était abandonnée sans surveillance sur la voie publique » [2].

Ces deux décisions, apparemment contradictoires, peuvent se compléter. Le vol, en effet, est toujours une faute pour le voleur ; elle le rend responsable de l'accident : si le voleur est en fuite ou insolvable, le propriétaire de la voiture volée, poursuivi, peut invoquer le cas fortuit ; toutefois, si le vol a été « la « conséquence prévisible d'une négligence » du propriétaire qui, par exemple, a abandonné sa voiture sans surveillance sur la voie publique, il n'y a plus cas fortuit et le propriétaire de la voiture volée est obligé de réparer les dommages que sa chose a occasionnés. Peu nombreuses sont donc les circonstances dans lesquelles la jurisprudence admet l'existence d'un cas fortuit.

Il a été jugé toutefois qu'il y a cas de force majeure lorsque la collision de deux véhicules est due à une syncope mortelle qui frappe soudain un conducteur au volant [3].

Il y a aussi cas de force majeure lorsqu'une inobservation des règlements a eu pour objet d'éviter un accident plus grave [4].

(1) Nîmes, 19 mars 1928, *Gaz. Pal.* 30 avril 1928.
(2) Trib. civ. Seine (7e Ch.), 25 mars 1925, *Gaz. Pal.* 16 mai 1925.
(3) Lyon, 7 nov. 1909. Sirey. Suppl. 1911. 2. 28. Sur les tourbillons de poussière, voy Seine, 28 nov. 1923, *Gaz. Pal.* 16 janvier 1925.
(4) Montendre, Jus. Paix. 1911, D. P. 1913. 2. 108.

V. — *La cause de la collision n'a pu être déterminée.*

Lorsque aucune faute n'a pu être établie à la charge des conducteurs des deux véhicules accidentés, lorsque la collision n'est pas due à l'imprudence d'un tiers, ou à un cas fortuit, dans tous ces cas la cause de la collision est inconnue.

C'est dans cette hypothèse que la solution du conflit de présomptions de faute présente un aspect différent, selon que l'on opte pour l'annulation ou pour le cumul, car, en effet, et nous l'avons dit déjà, bien qu'un conflit s'élève lorsqu'il y a collision entre deux véhicules de même nature, du moment que des fautes effectives sont prouvées, fautes des art. 1382 et 1383, peu importe la solution apportée au conflit de présomptions de faute, puisque ce sont ceux qui ont commis des imprudences précises, établies, qui réparent les dommages dans la mesure où ils en ont été la cause.

Mais lorsque aucune faute du droit commun ne peut être établie, lorsque la cause de la collision ne peut être imputée sur des faits précis, l'intérêt est grand de savoir comment le conflit sera résolu.

Nous avons montré au début de ce chapitre pourquoi la jurisprudence avait admis l'annulation des présomptions de faute. Voyons maintenant à quels résultats elle conduit, si la cause de la collision est indéterminée.

Et d'abord, à quelles conséquences conduirait le cumul des présomptions de faute dans cette hypothèse ?

M. Demogue [1], dans un article récent, en établit la critique.

(1) Demogue, *Rev. trim. Droit civ.* 1927, p. 968.

Au cas de cumul, il y a lieu à un partage de responsabilité entre les deux conducteurs, si aucune faute n'est prouvée à la charge de l'un d'eux ou contre un tiers. Puisque l'art. 1384 du C. civ. établit une présomption légale de faute contre le gardien de chaque véhicule, présomption qui joue, dans l'espèce, à l'encontre des deux conducteurs, indistinctement, il y a présomption légale de faute contre présomption légale de faute ; la situation est donc la même que s'il y avait faute prouvée de part et d'autre ; ce qui revient à dire que la responsabilité de l'accident et la charge des dommages sont à partager entre les deux adversaires.

Mais comment ce partage doit-il s'effectuer ? Y a-t-il lieu d'additionner les dégâts subis par les deux véhicules et d'en faire supporter la moitié à chacun des accidentés ? Nous ne le croyons pas, car cette solution a le double défaut d'être contraire à la morale et à l'art. 1384 du C. civ.

Et, en effet, cette répartition n'est pas juste, car il est possible que chaque voiture n'ait pas subi le même chiffre de réparations : celui dont les dommages sont le moins élevés se verra obligé de réparer, avec ce système, une quote-part du préjudice subi par son adversaire.

En second lieu, cette répartition n'est pas conforme à l'art. 1384 du C. civ. Du moment qu'il y a cumul de présomptions, il y a une double faute dans la garde des deux véhicules ; les dégâts subis par une voiture sont, à défaut de toute faute prouvée, supposés être la conséquence d'une garde insuffisante de la part du chauffeur de l'autre, et réciproquement : chaque présomption se rencontre avec l'autre sans la détruire ; chacune d'elles comporte un effet identique : répa-

ration par l'un du préjudice subi par l'autre ; la responsabilité n'est plus à proprement parler une responsabilité partagée, mais une responsabilité réciproque.

Si au contraire on admet l'annulation des présomptions de faute, il ne peut y avoir responsabilité partagée que si des fautes respectives sont établies à la charge des deux gardiens. Aussi, en l'absence de toute faute prouvée, les dommages doivent être normalement supportés par ceux qui les ont éprouvés.

C'est cette manière de voir qui a été adoptée par la plupart des auteurs et par la jurisprudence [1]. Le tribunal de Saint-Omer décide par exemple qu'au cas où la cause du dommage ne peut être déterminée, il y a lieu de débouter les parties de leurs demandes réciproques et de partager entre elles les dépens [2].

La Cour de Rennes a de même décidé que, si la preuve de la faute de l'un quelconque des conducteurs ne peut être administrée, alors que les occupants des deux voitures s'actionnent mutuellement en responsabilité, à raison des blessures reçues, le doute bénéficie et nuit en même temps aux deux parties en présence qui doivent être renvoyées de leurs demandes réciproques [3].

La solution adoptée en cette matière est donc identique à celle qui a été consacrée en matière d'abordage des navires par la loi du 15 juillet 1915.

Devons-nous l'admettre ou la rejeter ?

(1) Ripert, note au D. P. 1919. 1. 282 ; 1927. 1. 97 ; — Lalou, la Responsabilité civile, n° 605 ; Bourges, 12 juillet 1927, *Rec. Som.* 1927. n° 3147.

(2) Trib. civ. Saint-Omer, 27 nov. 1925. *Rec. Som.* 1926, n° 1832.

(3) Cour de Rennes, 3 mars 1927. *Recueil des arrêts de la Cour de Rennes*, 1927, p. 63.

V. aussi Paris, 15 juillet 1927. *Semaine Jurid.* du 6 octobre 1927.

SECTION II

CRITIQUE DE LA SOLUTION JURISPRUDENTIELLE

I. L'annulation des présomptions de faute au cas de conflit a, on a pu le voir, un champ d'application assez restreint.

D'abord, il n'y a pas conflit et par suite annulation de présomptions de faute lorsque les deux véhicules entrés en collision ne présentent pas l'un par rapport à l'autre un danger égal.

Lorsque les deux véhicules sont de même nature, le conflit est possible, mais seulement dans les cas où la preuve d'une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. est impossible [1].

Lorsque les parties en cause peuvent établir que la collision est due à un fait précis imputable à l'une d'elles ou à un tiers, conformément au droit commun, celui qui a commis l'imprudence est tenu d'en réparer les conséquences.

Si au contraire la preuve d'aucune faute n'est possible, si l'existence d'un cas fortuit n'est pas démontrée, il s'agit de savoir si la répartition des responsabilités va avoir lieu ou non d'après une faute présumée de chaque gardien.

La jurisprudence a admis, on l'a vu, l'annulation des présomptions de faute ; celle-ci a eu pour résultat de laisser, au cas où aucune faute n'est prouvée, les parties dans l'état où l'accident les a mises ; « chacun, écrit M. Josserand, gardera définitivement pour soi les dommages que lui a légués l'accident d'origine

(1) Josserand. *Les Collisions entre véhicules et la responsabilité civile*, D. H. 1928, Chronique, p. 33.

mystérieuse auquel il a été mêlé dans des conditions non élucidées ».

Cette interprétation est certainement satisfaisante ; elle est une conséquence du principe moral qui veut que les dommages soient répartis dans la proportion où les fautes établies ont pu concourir à la perpétration de la collision. Du moment qu'aucune faute n'est prouvée, par qui faire supporter les dégâts, sinon par ceux qui les ont éprouvés ; puisqu'ils sont au point de vue de la difficulté de la preuve dans une situation égale, il est inutile de compliquer les choses pour aboutir, par le cumul, à des résultats qui peuvent très bien ne pas être conformes à ce même principe moral.

Il arrive, en effet, la plupart du temps, dans les collisions, que les dommages sont très différents pour les deux véhicules accidentés ; ceci tient d'abord aux circonstances de fait de la rencontre, ensuite à la résistance de chaque voiture : l'ébranlement produit par le choc peut déterminer des dégâts plus graves pour la carrosserie fragile que pour celle qui est solide. Résultat : avec le cumul, la réparation effectuée par chaque propriétaire est différente. Le principe moral est sacrifié à la construction technique édifiée par la Cour de Cassation.

Cette conséquence choquante est évitée par l'annulation des présomptions de faute.

Mais, n'est-il pas contraire à la technique d'admettre dans un cas l'art. 1384 du C. civ. et de le rejeter dans un autre.

Car, en effet, l'annulation des présomptions de faute est incompatible avec l'art. 1384 du C. civ. Du moment que celui-ci crée une obligation légale de garde pour le conducteur d'une chose dangereuse, du moment que deux véhicules dangereux se rencontrent, il n'est pas

logique de prétendre que les présomptions de faute disparaissent. La matérialité de l'accident prouve qu'il y a faute dans la garde [1]. Et cette faute dans la garde, qui au cas de collision est imputable à chaque gardien, doit servir à la répartition des responsabilités au cas où aucune faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. ne peut être établie, comme étant génératrice de l'accident.

Par conséquent, la jurisprudence, en admettant l'annulation des présomptions de faute, a consacré une solution incompatible avec l'art. 1384 du C. civ.

II. Voilà donc le problème technique sacrifié à une idée morale. Est-ce bien sûr ? Ne peut-on pas arriver à démontrer que la solution admise par nos tribunaux n'est nullement en contradiction avec l'art 1384, § 1 du C. civ. ?

Envisageons pour cela les deux hypothèses suivantes :

a) Une faute peut être établie.

b) Aucune faute n'est établie.

1° *Il est établie que la collision est due à une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ.*

Dans ce cas, il ne paraît pas que la jurisprudence ait reculé dans l'application de l'art. 1384 aux choses dangereuses. Il y a bien conflit du fait que la rencontre a eu lieu entre deux véhicules de même nature. Mais sa solution n'a pas à intervenir, puisqu'une faute précise, prouvée, est mise à la charge de l'une des parties. Qu'il y ait cumul ou annulation de présomptions, la répartition des dommages est la même.

S'il y a annulation, à toute faute des art. 1382 et

(1) Mazeaud. La faute dans la garde, *Rev. trim. Dr. civ.* 1925, p. 793.

1383 correspond une réparation des dommages correspondante.

S'il y a cumul, il est possible cependant de faire la preuve d'une faute du droit commun. La présomption de l'art. 1384 n'a de raison d'être, en effet, que si aucune autre faute, étrangère à la garde, ne peut être établie [1].

Par conséquent, en cette hypothèse, on peut affirmer que la jurisprudence est conforme à l'art. 1384 du C. civ. Chacun des conducteurs est présumé en faute ; mais du fait qu'il établit qu'une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ. a été commise par son adversaire et qu'elle a déterminé l'accident, il renforce par le fait même la présomption de mauvaise suveillance qui existe contre ce dernier en vertu de l'art. 1384 du C. civ. Si le gardien poursuivi établit qu'il n'a de son côté commis aucune faute, il annihile la présomption de faute présumée qui existait contre lui et il renforce celle qui pesait sur son adversaire, par l'imputation d'un fait précis. Si enfin chaque gardien établit contre son adversaire l'existence d'une faute des art. 1382 et 1383 du C. civ., la présomption que l'accident est dû à un défaut de vigilance est confirmée dans les proportions où chaque faute prouvée a déterminé la collision.

Dans toutes ces hypothèses, la jurisprudence a donc concilié 1382 avec 1384.

2° *La cause de la collision est demeurée inconnue.*

Il semble bien ici que la jurisprudence n'a pas appliqué l'art. 1384 du C. civ. puisque au lieu d'admettre une responsabilité réciproque, elle décide que chacune des parties réparera les dommages qu'elle a subis.

(1) Josserand, art. cité, voy. *suprà*, p. 56.

Cette interprétation nous paraît cependant parfaitement conciliable avec l'art. 1384 du C. civ.

Et, en effet, si aucune faute prouvée n'est établie, il y a présomption à l'encontre des deux conducteurs que l'accident est dû à un manque de vigilance de leur part. Mais au lieu de dire qu'ils doivent chacun supporter la moitié des dommages éprouvés, ou que l'un réparera les dommages subis par l'autre, il est tout aussi logique d'admettre que chacun réparera ses propres dégâts. Deux présomptions qui se cumulent peuvent s'additionner ; il en dérive une présomption de fautes communes, en spécifiant que chaque faute a eu pour résultat de déterminer chaque dommage. Il est tout aussi logique de dire que les dommages éprouvés par chaque véhicule sont dus à la faute de son conducteur que de dire que c'est la faute de l'un qui a occasionné le préjudice subi par l'autre.

Par conséquent, 1384 est parfaitement respecté par la jurisprudence dans les collisions entre véhicules ; en fait, il n'y a pas annulation, mais cumul de présomptions de faute ; le principe moral est sauvegardé et la construction technique aussi. Que faut-il donc conclure ?

CONCLUSION

La jurisprudence qui s'était trouvée, dans les collisions entre véhicules de même nature, aux prises avec un problème moral et technique à la fois, a parfaitement résolu la question.

On ne peut pas dire que ses solutions soient contraires au principe de morale qui veut que les dommages soient supportés par ceux qui les ont occasionnés.

On ne peut pas dire non plus que l'art. 1384 ait été transgressé ; toutes les solutions admises ne nécessitent nullement l'abrogation des présomptions de faute.

Il semble par conséquent que la jurisprudence a seulement employé des formules critiquables au point de vue technique. Elle a parlé d'annulation des présomptions de faute. Est-ce vraiment un commencement de retraite dans l'application de l'art. 1384 aux choses inanimées ? Nous ne le croyons pas.

Il n'y a pas annulation, il y a cumul des présomptions de faute. La jurisprudence semble vouloir atténuer l'opposition qu'elle avait, semble-t-il, voulu établir entre l'art. 1384, § 1 et l'art. 1382 du C. civ., elle replace le premier sous la souveraineté du second ; 1384 subsiste, mais il renforce les résultats auxquels aboutit 1382 dans tous les cas où une faute précise peut être établie.

Cette interprétation sauvegarde la morale ; elle est en outre conforme à la construction technique élaborée par la Cour de Cassation pour l'application de l'art. 1384, § 1 du C. civ. à l'automobile [1].

(1) SAVATIER, note D. P. 1925. 2. 43, IV.

Vu :
Le Président de la Thèse,
André TRASBOT.

Vu :
Le Doyen,
CHAUVEAU.

Vu et permis d'imprimer :
Le 15 juin 1928.
Le Recteur de l'Académie,
L. GÉRARD-VARET.

BIBLIOGRAPHIE

Besson (A.). — La notion de garde dans la responsabilité du fait des choses. Thèse, Dijon, 1927.

Capitant. — Les fluctuations de la théorie de la responsabilité du dommage causé par le fait des choses inanimées. D. H. 1927. *Chronique*, p. 49.

Charier (P.). — La responsabilité des propriétaires d'automobiles en cas d'accidents. Thèse, Caen, 1926.

Chevalier (J.). — La responsabilité des automobilistes et la jurisprudence récente. Thèse, Paris, 1926.

Le Clec'k (J.). — 1382 ou 1384? Etude de la responsabilité civile en matière d'accidents d'automobiles. *Les lois nouvelles*, 1927, n° 8, p. 17.

Demogue. — *Revue trimestrielle de Droit civil*, 1927, p. 968.

Josserand. — Des collisions entre véhicules et la responsabilité civile, chronique au D. H. 1928, p. 33.

Légal (A.). — De la négligence et de l'imprudence comme source de responsabilité civile délictuelle. Thèse, Paris, 1922.

Mazeaud (H.). — La faute dans la garde (extr. de la *Revue de Droit civil*), 1925. Recueil Sirey.

Radouant (J.). — Du cas fortuit et de la force majeure. Thèse, Paris, 1920.

Ripert (G.). — De la règle morale dans les obligations civiles, 2e éd. 1927.

Savatier (R.). — La nouvelle interprétation judiciaire de l'article 1384 et la responsabilité du conducteur d'automobile. *Semaine Juridique* du 7 avril 1927, p. 433 et suiv.

NOTES D'ARRÊTISTES

Ripert (G.). — Note au D. P. 1919. 1. 282.
Ripert (G.). — Note au D. P. 1922. 1. 25.
Esmein (P.). — Note au Sirey 1924. 1. 321.
Ripert (G.). — Note au D. P. 1925. 1. 5.
Savatier (R.). — Note au D. P. 1925. 2. 41.
Ripert (G.). — Note au D. P. 1927. 1. 97.
Savatier (R.). — Note au D. P. 1927. 1. 145.
Esmein (P.). — Note au Sirey 1927. 1. 137.
Mazeaud (H.). — Note au Sirey 1927. 1. 129.
Esmein (P.). — Note au Sirey 1928. 1. 89.
H. M. — Note à la *Semaine Juridique* du 17 nov 1927, p. 1335 et s.

TABLE DES MATIÈRES

INTRODUCTION 9

CHAPITRE PREMIER. — La notion de conflit de présomptions de faute a l'occasion de la circulation des véhicules 15

Section I. — Collision entre véhicules de nature différente 17

I. Collision entre automobile et bicyclette 19

II. Collision entre une voiture automobile et une voiture hippomobile 21

III. Collision entre une automobile et un tramway... 23

Section II. — Collision entre véhicules de même nature 23

CHAPITRE II. — Solution du conflit de présomptions de faute a l'occasion de la circulation des véhicules 26

Section I. — Solution admise par la jurisprudence au cas de conflit 28

I. La collision des deux véhicules est due à la faute de l'un des gardiens 29

1° Excès de vitesse 30

2° Croisement et dépassement 31

3° Eclairage et signal d'avertissement 32

4° Des prescriptions imposées aux automobiles dans les carrefours 33

II. La collision des deux véhicules est due à la faute des 2 gardiens 36

III. Collision due à la faute d'un tiers 37

1° La collision est due à la faute du tiers, seul 37

2° Le tiers n'est pas seul responsable de la collision... 39

3° Le tiers, cause de la collision, en est aussi la victime. 40

IV. Collision due à un cas fortuit et de force majeure. 41
V. La cause de la collision n'a pu être déterminée..... 45
Section II. — Critique de la solution jurisprudentielle. 48
I. Son incompatibilité avec l'article 1384 du C. civ.... 48
II. Justification de la solution jurisprudentielle..... 50

CONCLUSION..... 53

BIBLIOGRAPHIE..... 55

IMPRIMERIE BREVETÉE FR. SIMON, RENNES